

Venturi

A 13 h, soleil et cabriolet Pluie à 15 h, coupé instantané

PAR PIERRE LEMONNIER

Oser un cabriolet pour l'été, rien n'est plus romantique. Révons donc d'une ligne pure, sans ces arceaux qui cassent le profil quasi-nautique des décapotables étirées.

Attendez-vous cependant à ce qu'un rabatjoie insinue qu'entre chien et loup une capote est parfois à la merci d'un vandale. C'est vrai. Mais voilà sous vos yeux un cabriolet qui, ni de jour ni de nuit, ne craint plus ce genre d'agression.

Pas de capote vulnérable pour le cabriolet Venturi : en moins de cinq minutes, il passe de ciel ouvert à toit rigide. Ceci est une première mondiale (système exclusif Transcup). Par petits matins, humez les parfums d'un bord de mer: c'est le cabriolet. Au retour, la brise légère est devenue froidure et bise piquante? Alors vive le coupé instantané.

Qu'un cabriolet soit toujours plus ou moins incertain sur routes scabreuses et par virages trompe-l'œil était jusqu'ici un regret lancinant. Ce n'est pas ce qu'ont éprouvé les journalistes et pilotes de Formule I: pour eux, la tenue de route du cabriolet Venturi n'a rien à envier à celle d'un coupé sportif. Il vire à plat, neutre, naturel, spontané. Son secret? Un châssis dont nous reparlerons bienôt.





Votre Venturi : une authentique pièce de collection

Une Venturi ne se choisit pas dans "une gamme usine" plus ou moins limitée. Votre Venturi sera créée spécialement pour vous. Nous allons voir qu'elle peut étre certifiée unique. Comme le sont vos désirs.

La couleur de votre carrosserie

Aucune limite à votre créativité. Pour guider les coloristes de Venturi, vous pouvez déposer votre pochette préférée, un polo inconnu au bataillon des échantillons... Certains confient un cigare cubain à la cape basanée ou ambrée, d'autres un coulis de framboise signé Alain Chapel.

Dans tous les cas, votre vou sera exaucé.

Le cuir

Sa peau s'étire même sur la visière du tableau de bord, contourne les instruments de mesure, pour s'harmoniser avec les bois d'essences rares.

Le même cuir, vous le retrouverez longeant les portières, épousant la totalité des deux sièges avec la précision du cousu main, calant parfaitement vos hanches et vos dorsaux.

Vous le surprenez encore gainant la poutre maîtresse où se repose le coude de votre passager. Le cuir des Venturi est à choisir entre trois

Le cuir des Venturi est à choisir entre trois variétés: Connolly aristocratique et souple, buffle au "grip" puissant ou buffle d'eau plus civilisé (nubuck).

La carnation des peaux? Un peu plus de cinquante teintes en liberté. Du jamais vu.

Les moquettes

La qualité est celle d'un hôtel 5 étoiles luxe. Si vous optez pour une couleur très claire ou très inédite, Venturi vous offrira un deuxième jeu afin que vous n'ayez jamais à protéger votre mise initiale par des tapis en caouthoue d'un goût oujours très approximatif.

Les bois précieux

Ils sont traités, préparés en exclusivité par un maître-artisan.

Le regard critique n'hésite plus entre plastique et "façon bois". C'est le retour aux valeurs vraies, aux nuances infinies.

L'insertion (sans option) des bois rares apparaît dans une Venturi comme le rejet d'une idée trop longtemps reçue: "les voitures de charme ne sauraient être de vraies sportives".

Chez Venturi, il ny a pas d'antinomie entre performances et sensualité. Non plus qu'entre l'œil qui voit loin devant lui (pilotage sportif) et l'œil qui caresse bois et cuir au feu rouge.

Si vous osiez...

Si vous osiez vouloir une Venturi dont la carrosserie serait à votre couleur - et à personne d'autreet dont l'habitacle serait vraiment singulier par ses harmonies de contrastes ou de camaïeux, il vous serait délivré la promesse écrite que jamais ne serait reproduite une Venturi identique à la vôtre.

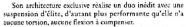
En d'autres mots, vous auriez une voiture plus qu'exceptionnelle. Une pièce de collection unique. En cas de revente à moyen et surtout à long terme, il est clair qu'il existe un lien entre rare et cher...

La face cachée...

Il ne manque pas de sportives allurées, dues à des stylistes qui sont à un projet ce qu'est un grand couturier à une jolie femme.

Mais sous la jupe d'une automobile, il devrait y avoir un vrai chàssis. N'est-il pas clair qu'en Formule I, les victoires tiennent de moins en moins à la puissance des moteurs et de plus en plus au "talent" des chàssis?

Le cabriolet Venturi n'est donc pas monocoque comme 98% des voitures contemporaines : il prend son aplomb sur un châssis d'une inflexibilité jusqu'ici inégalée.



A partir de cette infrastructure, ce duo est devenu trio par accordance aux prodigieux Michelin MXX (photo ci-dessous).

Le résultat est, d'une part, une motricité que la presse unanime cite en exemple: une Venturi "ne cire pas" en accélération. Et que, d'autre part, entrées et sorties de virages serrés s'exécutent avec une facilité jusqu'ici difficilement imaginables.



Conçus pour rouler à plus de 300 km/h, les Michelin MXX (type ZR) contribuent à la pureté des trajectoires.

L'évasion à ciel ouvert

Un cabriolet deux places n'est pas break de chasse; donc pas question de faire le tour des antiquaires et de finir par emporter l'élue, une commode Louis XVI, par exemple. En revanche, le cabriolet Venturi est né pour le plaisir; celui des golfeurs, des fugueurs pour un weck-end; celui des découvreurs de sites lointains et de haltes sereines.

C'est pourquoi, cheveux au vent version cabriolet, ou Mozart en coupé insonorisé, vous disposerez de deux coffres : l'un à l'avant et l'autre à l'arrière. A chaque relais, vous pourrez suspendre robes des champs et des villes, costumes informels ou tenues de soirées.

Aucun de vos bagages ne sera visible de l'extérieur. A cette prévention s'ajoute, sans option, un système d'alarme.



Un aperçu des bagages logeables dans le cabriolet. En vérité, elle reçoit volontiers un supplément appréciable.

Les quatre états du toit...

Les quatre variantes en moins de trois minutes.

Les deux toits conjoints.

Protection courtoise du passager par dépose d'un demi-toit. L'arceau est là et la lunette arrière aussi.







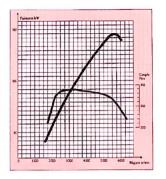


	MOTEUR	
	Architecture	
Nombre de cylindres	6	
Postion	Centrale longitudinale	
Bloc et culasses	Alliage d'aluminium	
Vilebrequin	Acier 42CD4 forgé à 4 paliers et 6 manetons	
	décalés de 30°	
Allumage	Régulier tous les 120°	
Arbre à cames	2 en tête, entraînés par chaîne	
Soupages	2 en V par cylindre	
Cylindrice	2458 cm3	
Course	63 mm	
Alésage	91 mm	
Rapport volumétrique	3:1	
	Allumage injection	
Allumage et injection	Par calculateur électronique Bendix	
	Coupure d'injection en décélération	
	Décecteur de cliquetis	
Ordre d'allumage	1-6-3-5-2-4	
	Suralimentation	
Turbo	Gyret: T3	
Pression	0.85 har	
Echangeur	Air-air dans le becquet arrière	
Refreidissement	Par esta des paliers du turbocompresseur	
	Refroidissement	
Refroidissement	Licuide	
	avec deux motoverailateurs électriques à deux vitesses	
Omerture du tiermentat		
Continue management	Graissage	
e		
Graissage turbo sous press	e et pompe à engrenoges entrainée par chaîne.	
Grassage turbo sous pres		
	Électricité	
Batterie	12 V, 255 A - 60 Al:	
Alternateur	12 V, 105 A - 1260 W	
	Performances	
Paissance maxi	147 kW ISO (200 ch DIN)	
Régime de paissance mas	5 750 tr/min.	
Couple maxi	285 Nm ISO (29,56 mkg DIN)	
Régime de couple maxi	2500 tr/min	
Régime maxi	6100 tr/min	
Puissance au litre	81,37 ch DIN	
Couple au litre	12,03 mkg DIN	
Rapport poids-puissance	6.4 kg/ch	
	TRANSMISSION	
Boîte de vitesses	UNI - 5 rapports synchronisés et marche arrière	
Embravage monodisque à	sec Ø 228,6 mm - Commande hydraalique	
	Roues arrières motrices	
Rapport de pont	3,889	
Demultiplication finale	1/13.08 2/8.00 3/5.37 4/3.75 5/2.94	

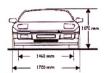
	IASSIS CARROSSER		
	able à pavillon rigide intégré -		
Châssis	Poutre avec caissons avant et arrière en tôle scier. Traitemen anti-corrosion par cataphorèse et protection arti-gravillors		
Carrosserie	Matériaux composites		
Arcesu	2 derri-toits amovibles avec arceas	mobile i mouvement électris	
Suspension arrière	Essieu 5 barres • • 1 bras supérieur avec 1 tirant. • 2 burres paralléles inférieures réglables avec 1 tirant réglable • Combiné ressort-amortisseur et barre amaroul		
Suspension avant	2 triangles superposés Combiné ressort-amortisseur et barre anti-roulis		
Direction	A crémaillère à assistance hydraulique dégressive avec la vitesse		
Diamètre de braquage	10 m (entre murs)		
Tours de volant	28		
Roues	Spéciales en alliage léger haute résistance		
	AV:7,5 × 16 AR:9 ×		
Pneumatiques	Michelin MXX AV: 205-	55 ZR 16 AR : 245-45 ZR	
Freinage	Double circuit avec assistance Disques ventiles AV et AR - Ø 280 mm - Ép. ; 22 mm		
	CAPACITÉS	o soviani eyirisi ini	
Réservoir de carburant	80 1		
Circuit de refroidissement	14 1		
Circuit de lubrification	Moteur: 7,51	Boite de vitesse :	
Coffre à begages	150 dm3		
FACTE	URS DE PERFORMA	ANCES	
Cx	0.31		
Surface frontale	1.60 m²		
Sex	0.496		
	PERFORMANCES		
Vitesse maximale	245 km/h (sur cinsuit)		
Vitesse maximale Accélérations	400 m D.A. : 14,6 s	0 à 100 km/h : 6,5	
Accélérations	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s.	0 à 100 km/h : 6,5	
	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s De 130 km/h i 0		
Accélérations	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s De 130 km/h i 0 Distance: 65 m	Temps :	
Accélérations Freinage	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s. De 130 km/h i 0 Distance: 65 m Décélération moy.: 0,93 g	Temps : Décélération max : 1,07	
Accélérations Freinage Consommations normalisée	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s. De 130 km/h à 0 Distance: 65 m Dévélération moy.: 0,93 g es 90 km/h : 6,5 l 120 km	Temps :	
Accélérations Freinage Consommations normalisée Puissance fiscale	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s De 100 km/h à 0 Distance: 65 m Develeration moy: 0.93 g es 90 km/h: 6,51 120 km/h 12 CV	Temps: - Décélération max : 1,07 /h : 9,1 1	
Accélérations Freinage Consommations normalisée Puissance fiscale	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s. De 130 km/h à 0 Distance: 65 m Dévélération moy.: 0,93 g es 90 km/h : 6,5 l 120 km	Temps: - Décélération max : 1,07 /h : 9,1 1	
Accélérations Freinage Consommations normalisée Puissance fiscale	400 m D.A.: 14,6 s 1000 m D.A.: 26,8 s De 100 km/h à 0 Distance: 65 m Develeration moy: 0.93 g es 90 km/h: 6,51 120 km/h 12 CV		
Accélérations Freinage Consommations normalisé Puissance fiscale ÉQ	400 m D.A.: 14.6 s 1000 m D.A.: 26.8 s De 130 km/h i 0 Distance: 65 m Develération may: 0.93 g es 90 km/h: 6.51 120 km/h 12 CV UIPEMENT STANDE	Temps: - Décélération max : 1,07 /h : 9,1 1	
Accelerations Freinage Consommutations normalise Puissance fiscale ÉQI Sellerie	420 m D.A.: 14.6 s 1000 m D.A.: 28.8 s De 100 km/h i 0 Datance: 65 m Develécation may: 0.99 g es 90 km/h: 6,51 120 km/h 12 CV UIPEMENT STAND/ Cuir	Timps: Décilération max: 1,07 h: 2,11 Ville: 13,21 ARD	
Accélérations Freinage Consommations normalisée Puissance fiscale ÉQ! Sellerie Climatisation	420 m D.A.: 14.6 s 1000 m D.A.: 26.8 s De 130 km/h à 0 Datance: 65 m Dévelécation may: 0.93 g ss 90 km/b: 6,51 120 km 12 CV UPEMENT STANDA Cair Air conditionné	Temps: (£) Décélération max: (£) h: 9,1 1 Ville: 13,2 1 ARD	
Accelerations Feeinage Consommations normalise Puissance fiscale ÉQI Sollerie Climatisation Sieges	400 m D.A. : 14.6 a 1003 m D.A. : 26.8 s De 130 km/s i 0 Datance : 65 m Develoation may: 0.93 g es 90 km/s : 6,51 120 km 12 CV UIPEMENT STAND/ Cair Air conditionné Réglage tridimensionnel élec	Temps: 1.00 Décelération max: 1.00 h: 93.1 Ville: 13.2 l ARD trique réglage électrique	
Accilerations Fridage Consommations normalise Puissener fiscale ÉQI Sellerie Climatisation Seiges	400 m DA : 146 s 1000 m DA : 288 s DE 100 km 75 10 Datanas : 65 m Delfishation may: 0.99 g ts 90 km/s : 65 s 100 cm 12 CV UIPEMENT STAND/ Cuir étr conditionsé Réglage tridimensionnel liée 2 cutrieura dégivents avec	Temps: 1.00 Décelération max: 1.00 h: 93.1 Ville: 13.2 l ARD trique réglage électrique	
Accilerations Fredrage Consommations normalise Autority EQ Sellere ÉQ Sellere Selges Retrosteurs Fredrages	C0 in DA. 146 s 1000 in DA. 1268 s De 108 km/s 1 0 Datume: 65 in Devilleation may: 0.93 g S 90 km/s 6,51 120 km 2 CV UIPEMENT STANDA Cuit Keigage tradingersioned Bee Zentrium deprivent aver Zentrium deprivent aver Arrocadationne	Temps: 1.00 Décelération max: 1.00 h: 93.1 Ville: 13.2 l ARD trique réglage électrique	
Accilerations Freinage Consommations normalisé Puissance fiscale ÉQI Sellerie Climatisation Sièges Réturniseurs Purtes Detes latérales	400 m DA : 146 s 1000 m DA : 268 s De 100 km/5 ū 0 Datane: 66 m Deviliento muys: 0.93 g es 90 km/h : 6,51 120 km 12 CV UPEMENT STAND/ Cuir Air conditionel Réglage tridimensioned like 2 extérieurs dejivrents avec Verroutilige certral comman	Temps: 1.00 Décelération max: 1.00 h: 93.1 Ville: 13.2 l ARD trique réglage électrique	

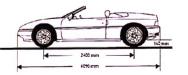












Venturi, c'est encore mieux avec arter

Disponible en version conduite à droite pour les pays concernés.



La ligne du cabriolet Venturi n'a pas été crayonnée ou dessinée.

Elle a été <u>sculptée</u> par un designer : Gérard Godfroy.

Un beau coup de crayon peut étirer des tracés séduisants;
mais seule la main qui modèle peut faire naître une concrétude sensuelle.

Si, d'aventure, vous caressiez votre Venturi avec une peau de chamois,
vos doigts seraient comme ceux du sculpteur : expérience impressionnante!